Rapport annuel de Metrolinx 2010-2011

METROLINX

Une agence du gouvernement de l'Ontario

Table des matières

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL 4
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION 5
STRUCTURE DE GOUVERNANCE 6
VISION, MISSION ET VALEURS 7
TRANSFORMER LE TRANSPORT EN COMMUN 8
NOS PRINCIPALES PRIORITÉS 9
A. Rehausser l'expérience de nos passagers 9
B. Élargir les services dans la région 11
C. Se préparer à l'avenir 13
RÉSUMÉ DES RÉSULTATS FINANCIERS 17
ÉTATS FINANCIERS VÉRIFIÉS 26

Lettre du Président du conseil

Une nouvelle année s'annonce toujours avec passion et optimisme.

Metrolinx a poursuivi sa transformation complète du transport dans la région, de A à Z, au cours de l'exercice 2010-2011.

Nous avons dressé un plan pour le transport urbain de la plus grande ville au Canada et avons convenu de mettre en œuvre des solutions progressistes et concrètes en matière de transport en commun pour la ville de Toronto.

Nous avons achevé notre étude pionnière sur l'électrification et avons approuvé un plan qui, sous réserve de l'exécution des travaux techniques et environnementaux et de la prise des décisions futures à l'égard du financement, prévoit l'électrification progressive de certaines parties du réseau de GO Transit. Nous avons également fait avancer le projet qui raccordera la gare Union à l'aéroport Pearson et avons passé commande des unités multiples diesel qui transporteront les 5 000 passagers quotidiens estimés qui emprunteront le Lien air-rail suite à son inauguration en 2015. En outre, nous avons continué à collaborer avec nos partenaires et avons introduit le transport en commun rapide dans la région York et des voies réservées aux autobus à Mississauga.

La carte tarifaire PRESTO est désormais offerte à un nombre accru de passagers dans la région du Grand Toronto et de Hamilton et leur offre la possibilité de se déplacer sans interruption sur l'ensemble du réseau régional.

Nous avons continué à étoffer le service de GO Transit au cours de l'année révolue et avons accueilli plus de deux millions de passagers additionnels. Nous avons, en outre, lancé la Charte des usagers, laquelle énonce diverses promesses en matière de service que nous nous engageons à respecter.

Bon nombre de nos plus importantes réalisations cette année constituent le premier pas de notre transformation radicale du transport dans la région et j'attends avec impatience ce que nous réserve l'année à venir.

Sincères salutations,

Robert Prichard
Président, Metrolinx

Message du Président et chef de la direction

L'année révolue s'est avérée fructueuse et stimulante – nous avons établi des partenariats solides et durables, entrepris des projets ambitieux et visionnaires, assuré un service à la clientèle valable et reconnu, et continué à transformer les déplacements au sein de la région.

Je suis enchanté des contributions de nos employés à notre succès.

Nos passagers – de GO Transit à PRESTO – sont fidèles et nous motivent à continuellement améliorer notre prestation de service. Nous avons récompensé cette fidélité par un meilleur service à la clientèle, ainsi que des engagements écrits et des points de référence par rapport auxquels nos passagers peuvent évaluer notre rendement.

Les efforts déployés par nos employés au profit de projets novateurs tels que le Lien air-rail et d'initiatives de financement témoignent de l'esprit créatif, enthousiaste et axé sur nos clients.

Nos passagers sont notre priorité dans notre transformation du transport en commun dans la région. Les travaux liés à la modernisation de la gare Union se poursuivent et visent à la transformer en centre de mobilité de classe mondiale pour les milliers de navetteurs qui franchissent ses portes tous les jours.

L'entente que nous avons conclue avec la ville de Toronto et la région York de construire le réseau de transport en commun assure aux résidents et entreprises de l'ensemble de la RGTH un accès direct à un réseau de classe mondiale.

Finalement, nous avons mobilisé nos efforts pour choisir les bons projets, dans les bons endroits et au bon moment, de même que les doter d'un plan financier viable pour nous assurer de leur succès. Notre but consiste à réaliser des projets de qualité, dans les délais et les budgets prescrits, de A à Z.

Nous avons marqué un pas important en 2010-2011, à titre d'organisation unie et solide, fermement résolue à avoir un impact dans notre région.

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction, Metrolinx

Structure de gouvernance – Rapport annuel de 2010-2011

Metrolinx est une corporation fondée par la province de l'Ontario en vertu de la Loi de 2006 sur Metrolinx. Son Conseil d'administration et son Président et chef de la direction sont nommés par le gouverneur en conseil sur une recommandation du ministre des Transports.

Le Conseil d'administration est l'instance dirigeante de la corporation; il assure une orientation stratégique aux activités et opérations de Metrolinx et est responsable de leur surveillance. Le Conseil se réunit au moins six fois par année, y compris quatre réunions qui prévoient une séance publique.

Conseil d'administration de Metrolinx

- J. Robert S. Prichard, Président; président du conseil, Torys LLP; président du conseil, Penguin Canada
- Peter R. Smith, Vice-président; président et cofondateur d'Andrin Limited
- Jennifer E. Babe, associée, Miller Thomson LLP
- Paul Bedford, mentor urbain et planificateur en chef émérite, ville de Toronto
- Rahul Bhardwaj, président et chef de la direction, Toronto Community Foundation
- Tony Gagliano, président exécutif et chef de la direction, St. Joseph Communications
- Joseph A.G. Halstead, ancien commissaire de Développement économique, culture et tourisme, ville de Toronto
- Richard Koroscil, président et chef de la direction, aéroport international John C Munro de Hamilton
- Nicholas Mutton, vice-président exécutif, Ressources humaines et administration, Four Seasons Hotels and Resorts
- Lee Parsons, associé fondateur, Malone Given Parsons Ltd.
- Rose M. Patten, première vice-présidente à la direction, chef des Ressources humaines et conseillère principale en leadership, BMO Groupe financier
- Stephen Smith, cofondateur, président du conseil et président de First National Financial LP
- Douglas Turnbull, vice-président du conseil d'administration de Valeurs mobilières TD
- Bruce McCuaig, Président et chef de la direction

Le Conseil s'engage à établir des pratiques exemplaires en matière de gouvernance générale et à les respecter. Parmi ses réalisations au chapitre de la gouvernance l'année dernière, mentionnons ce qui suit :

- Le Conseil a établi et mis en œuvre un processus d'évaluation du conseil et des comités dans le but d'entreprendre un examen structuré de son efficacité et de fixer des objectifs d'amélioration continue. Le Rapport de la conseillère spéciale en matière d'organismes du Projet d'examen des organismes provinciaux, en date du 20 décembre 2010, a félicité le Conseil de son approche d'évaluation du conseil.
- Une matrice exposant les compétences du Conseil de Metrolinx a été créée afin de dresser un inventaire des compétences des administrateurs actuels et de cerner toute lacune. La matrice facilitera les recommandations de nomination de nouveaux administrateurs par le ministre des Transports, au besoin.
- Les responsabilités principales de Metrolinx sont énoncées dans le protocole d'entente conclu avec le ministre des Transports de l'Ontario. Ce document a été révisé afin d'y incorporer la Directive sur l'établissement et l'obligation de rendre compte des organismes, qui a été adoptée par le Conseil de gestion du gouvernement le 26 janvier 2010.
- Le Conseil a tenu deux séances d'une journée complète pour étudier et approuver l'orientation stratégique de Metrolinx, y compris son plan stratégique et son plan d'immobilisations.
- Pour s'assurer de l'efficacité de sa surveillance, le Conseil a examiné le mandat et les activités de ses quatre comités permanents : Vérification, finances et gestion des risques; Service à la clientèle; Gouvernance; et Ressources humaines et rémunération.

Vision, mission et valeurs

Metrolinx

Vision: Travailler ensemble pour transformer la manière dont la région se déplace

Mission: Défendre, promouvoir et offrir des solutions de mobilité pour la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH)

Transformer le transport en commun

Les activités de Metrolinx ont pris une nouvelle dimension cette année.

Nous avons non seulement amélioré et élargi les services de GO Transit – dont l'achalandage a augmenté de 2,3 millions de passagers – mais nous avons aussi entamé la transformation de l'exploitation ferroviaire éventuelle de GO Transit à l'avenir en raison de notre étude sur l'électrification.

Nous avons concrétisé nos plans : nous avons introduit le transport en commun rapide dans la région York et avons réalisé des progrès importants dans d'autres domaines, notamment la construction de voies réservées aux autobus le long de Highway 403 en partenariat avec la ville de Mississauga.

Nous avons transformé nos propres plans pour tenir compte de l'expérience que nous avons acquise dans le cadre de notre mise en œuvre progressive des priorités du Grand projet et pour nous adapter à l'évolution des priorités. Nous nous sommes entendus sur un plan révisé pour la ville de Toronto, lequel prévoit la poursuite du projet TLR Eglinton-Scarborough Crosstown.

Nous estimons, à Metrolinx, que lorsque nous assurons aux résidents des options pratiques et abordables de déplacement, nous leur offrons bien plus qu'un simple moyen de transport de A à B. Nous leur permettons de transformer des limites en possibilités, de développer des communautés prospères, de construire un environnement durable et de bâtir une économie prospère et concurrentielle.

La mise en œuvre de notre plan commence déjà à se répercuter sur les résidents de la région du Grand Toronto et de Hamilton – et nous venons à peine de commencer.

L'investissement dans le transport obtient des résultats sans pareil sur le plan de son aptitude à protéger et à favoriser la qualité de vie pour les générations à venir et Metrolinx s'engage à faire sa part en transformant les déplacements au sein de notre région. De A à Z.

Nos principales priorités : rehausser l'expérience de nos passagers

GO Transit est une division d'exploitation de Metrolinx dont les opérations sont axées sur les passagers. Non seulement croyons-nous que notre raison d'être est d'optimiser leur trajet à tout point de vue, nous le promettons.

Nous devrons nous rattraper au chapitre du développement de l'infrastructure au cours des cinq prochaines années si nous souhaitons répondre à la croissance de l'achalandage et desservir les zones de croissance de manière efficace. GO Transit fonctionne déjà à 110 pour cent de sa capacité pendant les heures de pointe, situation qui se reproduit dans divers autres réseaux municipaux de transport en commun, tels que Mississauga MiWay, York Region Transit et Toronto Transit Commission.

Charte des usagers de GO Transit

GO Transit a fait, en novembre 2010, cinq promesses à ses passagers, qui pourront les utiliser pour évaluer notre rendement. Nous avons fixé des objectifs pour chaque promesse et nous affichons à notre site Web un bulletin qui permet à nos passagers de juger de la mesure dans laquelle nous avons respecté nos engagements.

« Nous ferons de notre mieux pour être à l'heure. »

Notre parc global se compose maintenant du modèle le plus neuf des locomotives MP40, qui sont capables de remorquer 12 voitures. Ces locomotives, ainsi que la modernisation de nos aiguillages et de la signalisation dans le corridor ferroviaire de la gare Union, et la diligence manifestée par notre équipe des opérations, nous ont permis d'obtenir un résultat de 94 pour cent en ce qui concerne le respect de l'horaire ferroviaire, soit un dépassement de l'ordre de quatre pour cent de notre objectif de 90 pour cent.

« Nous prendrons toujours votre sécurité au sérieux. »

Nos agents de sécurité du transport sont plus visibles à bord de nos trains GO, surtout le soir et les fins de semaine. Ce fait n'est pas passé inaperçu de nos passagers, dont la satisfaction vis-à-vis de la sécurité a augmenté et est passée de 71 pour cent l'année antérieure à 79 pour cent l'année du rapport.

« Nous vous tiendrons au courant. »

Le nombre d'abonnés au service E-News a augmenté de 2 700 personnes depuis le lancement des messages texte en janvier 2011, soit une croissance de 35 pour cent par rapport à l'année précédente. Les abonnés, qui totalisent maintenant plus de 65 000, peuvent désormais recevoir des mises à jour personnalisées sur le service directement à leur appareil mobile.

Le planificateur de trajet Google jouit d'une popularité croissante auprès des passagers de GO Transit. Non seulement intègre-t-il l'information sur les parcours et horaires pour l'ensemble du réseau GO, mais il établit aussi une liaison entre GO et la plupart des services municipaux de transport en commun.

« Nous vous assurerons un service en tout confort. »

Nous nous efforçons d'offrir un siège à tous les passagers pendant l'heure de pointe, mais certains trains sont plus congestionnés que nous le souhaiterions en raison d'une croissance de l'achalandage de l'ordre de quatre pour cent l'année dernière. Nous tentons de résoudre cette situation en poursuivant la conversion aux trains à 12 voitures et en ajoutant des trajets pendant les heures de pointe. Grâce à ces initiatives, nous nous rapprochons de notre objectif d'assurer davantage de sièges et un meilleur service à nos passagers.

« Nous vous servirons rapidement et avec courtoisie. »

Le personnel du centre d'appels tente de répondre à 80 pour cent des appels dans un délai de 20 secondes. Il a atteint cet objectif de service tout au long de l'année, même pendant les périodes de pointe d'août, du réveillon de Noël et de la veille du jour de l'An. Vous en conviendrez certainement, il s'agit d'un dossier exemplaire. La résolution d'une demande d'un passager demande actuellement en moyenne 2,5 jours, un résultat légèrement supérieur à notre objectif de deux jours.

Établir des liens avec les communautés

Tout comme nous faisons de notre mieux pour anticiper les besoins de nos passagers et de les satisfaire, nous estimons qu'il est important d'établir et de cultiver des relations solides avec les communautés où nous exploitons nos services.

Georgetown South (GTS) est un projet d'infrastructure d'envergure qui vise à répondre aux besoins actuels et futurs de l'achalandage et à accueillir un nouveau Lien air-rail entre la gare Union et l'aéroport international Pearson.

La construction peut, toutefois, entraîner des perturbations et notre équipe des relations communautaires a adopté plusieurs initiatives pour communiquer avec les résidents des quartiers avoisinants du corridor ferroviaire.

Nous avons ouvert deux bureaux additionnels dans la communauté (ils totalisent maintenant trois) auxquels les résidents peuvent s'adresser pour obtenir des réponses à leurs questions. Nous avons aussi tenu 12 réunions publiques et des douzaines de « séances d'accueil » au cours de l'année pour tenir les citoyens au courant des activités prévues et répondre à leurs préoccupations.

Grâce à un publipostage trimestriel, à des mises à jour par courriel et au site Web, notre programme de relations communautaires a rejoint des milliers d'entreprises, groupes communautaires et résidents et incorpore maintenant leurs commentaires dans nos plans. Nous avons établi un comité consultatif communautaire dont les 21 membres participent à la conception du pont piétonnier de John Street et s'expriment sur une multitude d'éléments conceptuels, dont l'accessibilité, la durabilité et la sécurité, et même la forme des mains courantes.

Nous sommes bien plus qu'un simple service de transport; nous faisons partie intégrante des communautés que nous desservons.

Coordonner les opérations

En août 2010, nous avons mis sur pied un Centre de contrôle provisoire de GO Transit (CCGT), qui regroupe le centre de contrôle des opérations ferroviaires, les communications avec les passagers et une extension du centre des communications pour les opérations d'autobus.

Un superviseur des opérations d'autobus a travaillé au CCGT dans le cadre d'un projet pilote pour surveiller, coordonner et communiquer les mises à jour sur le service ferroviaire aux conducteurs d'autobus, aux superviseurs du corridor et à l'équipe de communication avec les passagers. Cette collaboration avec les autres membres de l'équipe opérationnelle pendant les interruptions de service a donné lieu à des approches plus efficaces de rétablissement de service et des communications plus utiles avec les passagers.

En raison des avantages appréciables du pilote et de son succès, le Centre des communications pour les opérations d'autobus a été déplacé et intégralement aménagé dans le CCGT provisoire en janvier 2011.

L'environnement coordonné et multifonctionnel rehaussera la fiabilité des communications et améliorera la prestation de service à nos passagers. Il nous offrira un aperçu de la situation et des expériences qui favoriseront l'élaboration de notre structure, de nos procédures et de nos buts organisationnels.

Nous poursuivons la planification d'un nouveau centre de contrôle fusionné de pointe qui accueillera toutes les opérations de première ligne de Metrolinx, dont les services de gare et la sécurité du transport.

PRESTO transforme le régime tarifaire

La vision d'un réseau de transport régional intégré se concrétise grâce au déploiement progressif du système tarifaire PRESTO.

Depuis son introduction sur le réseau de GO Transit en 2009, le système PRESTO a délivré plus de 46 000 cartes qui sont maintenant utilisées dans la plupart des gares ferroviaires GO et par un nombre croissant de réseaux municipaux de transport en commun dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Le système PRESTO sera activé sur tous les itinéraires GO, y compris ceux des autobus, d'ici l'été 2011.

Les frontières s'estompent

Le 11 mars 2011, un tremblement de terre et tsunami dévastateurs ont frappé le Japon. Le 29 mars, des bénévoles de Metrolinx et de la Croix-rouge canadienne ont recueilli plus de 21 000 $ en dons à la gare Union pendant les heures de pointe du matin et de l'après-midi. Comme ils l'ont démontré lors des tremblements de terre en Haïti et au Pakistan l'année dernière, les passagers de GO Transit ont fait preuve d'une générosité exemplaire.

Nos priorités : élargir les services du transport en commun dans la région

Le service d'autobus directs prend de l'essor à Mississauga

Le plan de transport en commun rapide de VivaNext de la région York se précise, grâce à la construction d'une voie express réservée aux autobus pour le service d'autobus directs (SAD).

Les voies express du SAD, qui s'allongent sur 2,6 kilomètres le long de Davis Drive à Newmarket et sur sept kilomètres le long de Highway 7 à Markham, établiront des liaisons entre les divers quartiers de la région et réduiront la congestion en détournant les véhicules de transport en commun rapide hors de la circulation mixte vers des voies qui leur sont réservées.

Outre l'offre d'options de transport plus pratiques et fiables, le transport en commun rapide élargi préparera aussi la région York à une croissance future qui soutient une économie vigoureuse, des communautés dynamiques et un environnement sain – fait déjà évident à Warden Avenue et Enterprise Drive, où la première des 11 stations VIVA a été ouverte en mars.

Située au point d'accès ouest au centre-ville de Markham, la station Warden est implantée dans un site d'urbanisation axé sur les piétons et le transport en commun, qui constitue un élément clé de la Zone urbaine en pleine croissance Markham et qui s'inscrit dans la stratégie provinciale des Zones de croissance.

Le concept de la station s'inspire de l'architecture du transport européenne, qui marie l'historique et le moderne, et met en vedette des marquises voûtées en verre qui protègent les passagers des intempéries, notamment une salle d'attente de neuf mètres, complètement fermée et chauffée.

Metrolinx a engagé 1,4 milliard de dollars pour l'amélioration du transport en commun dans la région York. Les deux nouvelles voies express du SAE, censées être achevées en 2014, comportent une valeur de plus de 500 millions de dollars. Les projets VIVA déjà exécutés ont eu tendance à être réalisés à un coût inférieur que prévu et dans des délais devancés.

Un nouveau départ pour le TLR à Toronto

Suite aux élections municipales l'automne dernier, Metrolinx a conclu ses négociations avec la province et la ville de Toronto et a dressé des plans révisés pour le transport en commun rapide.

Armée d'un nouveau protocole d'entente, Metrolinx poursuit ses initiatives en vue de réaliser ses objectifs de transport à l'échelle régionale et locale.

Metrolinx construira et exploitera de train léger sur rail (TLR) qui s'étendra du Scarborough City Centre à l'est jusqu'à Jane Street et Black Creek Drive à l'ouest et dont le coût estimé atteint 8,18 milliards de dollars.

La ligne TLR Eglinton-Scarborough Crosstown, qui est déjà dotée du financement nécessaire, est un des projets prioritaires exposés dans *Le grand projet*. Metrolinx a conclu un marché de 800 millions de dollars avec Bombardier pour l'achat de 182 véhicules légers sur rail (VLR) en vertu du plan précédent « 5 en 10 » et modifiera le nombre de VLR requis. Metrolinx est en bonne voie de produire des résultats rapides pour les citoyens.

Étendre notre portée

Les résidents de Kitchener-Waterloo, de Guelph et d'Acton disposeront bientôt d'un nouveau moyen de transport. Metrolinx investit 18 millions de dollars dans l'expansion de GO Transit le long de la ligne Georgetown et prévoit inaugurer le service ferroviaire d'ici la fin 2011.

L'expansion, qui agrandira le réseau de 54 nouveaux kilomètres de parcours, améliorera le service pour les passagers actuels de Georgetown et Brampton.
GO construira une installation de remisage de trains à Kitchener et une billetterie aux nouvelles gares dans les trois communautés; cette infrastructure permettra à GO d'exploiter deux trains le matin et le soir et incitera davantage de navetteurs à laisser leur voiture chez eux.

Assurer le service et favoriser la croissance

Metrolinx a investi plus d'un milliard de dollars l'année dernière dans la sécurité et la fiabilité du service que nous assurons à nos passagers.

Nous avons entrepris plus de 300 projets, depuis la remise en état des voies ferrées et de la signalisation jusqu'à la remise à neuf de notre parc, depuis le prolongement des quais pour accueillir des trains à 12 voitures jusqu'à l'agrandissement des installations de stationnement et l'amélioration de leur accessibilité pour les passagers.

Ces investissements profitent non seulement à nos passagers actuels mais porteront leurs fruits à l'avenir à mesure que nos services prennent de l'ampleur.

Être maître de notre destin

Les corridors ferroviaires doivent nous appartenir si nous voulons contrôler les opérations de manière efficace, planifier notre croissance et améliorer le service ferroviaire pour nos passagers.

L'achat d'une section des voies ferrées de la subdivision Kingston de CN a donné à Metrolinx la pleine propriété d'un segment important du corridor Lakeshore East de GO Transit, qui s'étend de la gare Union à Oshawa, ainsi qu'une liaison directe avec le corridor Stouffville de GO Transit dans la région est de Toronto.

Metrolinx est maintenant propriétaire de 61 pour cent des corridors ferroviaires utilisés par GO Transit.

Réduire le coût de l'accessibilité

Le transport en commun accessible est un service vital pour les personnes handicapées qui l'utilisent pour se rendre au travail, se déplacer dans la communauté et visiter amis et proches. Les municipalités en Ontario collaborent avec Metrolinx pour rehausser l'accessibilité de leurs services et optimiser leurs investissements.

Un processus d'approvisionnement en commun, qui a généré des économies de coût de l'ordre de 400 000 $, a facilité l'achat de 27 nouveaux autobus accessibles pour desservir les résidents de Bancroft, Cornwall, la région Durham, Kenora, North Bay, Oakville, St. Thomas, Sarnia, Thunder Bay, Welland et la région York.

La première collaboration en son genre en matière d'acquisition de véhicules spécialisés en Ontario a donné lieu à un prix unitaire plus bas pour les nouveaux autobus, des économies de l'ordre de 3,5 millions de dollars et une réduction du coût administratif pour toutes les parties.

Les autobus accessibles à plancher surélevé et surbaissé peuvent transporter jusqu'à six appareils de mobilité personnelle à la fois et, du fait qu'ils consomment un diesel propre, répondront aux normes sur les émissions de 2010.

Nos priorités : se préparer à l'avenir

Électrifier GO Transit

Suite à une étude d'un an, Metrolinx continue à se pencher sur les travaux de planification, d'ingénierie et d'évaluation environnementale (EE) qu'elle devra entreprendre pour électrifier les corridors ferroviaires de GO Transit, notamment le nouveau Lien air-rail (LAR) entre la gare Union et l'aéroport international Pearson. L'électrification du réseau est un pas en avant important de la réalisation de notre vision à long terme du service ferroviaire express que nous avons exposée dans *Le grand projet*.

L'étude sur l'électrification a relevé des avantages importants, notamment des temps d'arrêt plus courts dans les gares, qui réduisent le temps de trajet global. L'électrification réduirait aussi le coût d'exploitation de jusqu'à 18 millions de dollars par an. Tous ces avantages prendraient de l'ampleur au fil du temps à mesure que les niveaux de service augmentent.

Un achalandage élevé et les améliorations apportées à l'infrastructure existante font des corridors ferroviaires Lakeshore et Georgetown les candidats de choix pour l'électrification à titre de solution de rechange aux trains diesel actuellement en service.

Des parties des corridors dans lesquels les trains du LAR circuleront appartiennent déjà à Metrolinx, situation qui facilitera la mise en œuvre de l'électrification. Cette première phase permettra à GO Transit de tirer parti de son expérience et de développer sa capacité en prévision d'une mise en œuvre future.

Relier le mode aérien et le mode ferroviaire

Nous discutons depuis des décennies la construction d'une liaison de transport fixe entre la gare Union et l'aéroport international Pearson, un type de liaison déjà en place dans les grandes régions métropolitaines du monde.

La société d'ingénierie SNC-Lavalin a entamé des négociations avec divers intervenants en 2003 dans le but de raccorder les deux plaques tournantes les plus importantes de la région du Grand Toronto. La société a renoncé à ses droits en 2010 et la province a confié la construction et l'exploitation du LAR à Metrolinx.

Cinq millions de trajets ont actuellement lieu tous les ans entre l'aéroport Pearson et la gare Union. Lors de l'ouverture des Jeux Panaméricains en 2015, il est prévu que le LAR effectuera 1,2 million de ces trajets. Nous prévoyons transporter quelque 5 000 passagers par jour au cours des cinq premières années, à raison de navettes de 25 minutes tous les quarts d'heure.

Nous avons axé notre sélection du véhicule pour ce nouveau service sur la flexibilité, car nous avons besoin des véhicules en moins de quatre ans, alors que l'électrification du corridor du LAR demandera jusqu'à neuf ans.

La DMU (unité multiple diesel) Sumimoto incorpore la technologie sur les émissions du niveau quatre, laquelle répond aux normes les plus élevées sur la qualité de l'air, et elle roule aussi silencieusement qu'un véhicule à propulsion électrique. Elle permet aussi le remplacement des composants diesel-hydrauliques par des composants à propulsion électrique. Autrement dit, nous aurons la capacité de convertir ces véhicules lors de la mise en œuvre de l'électrification. En outre, l'achat de ces véhicules respecte les limites budgétaires prévues.

Moderniser la gare Union

La transformation d'une structure vieille de 80 ans en centre de transport moderne tout en conservant son patrimoine est un défi de taille. Ce défi se déculpe lorsque les travaux liés à cette transformation ont lieu pendant que les trains circulent et les passagers attendent sur les quais.

Pendant que GO Transit modernise les voies ferrées et la signalisation, remet les quais à neuf et remet en état le quai couvert, la ville de Toronto reconstruit la gare Union. Les travaux se poursuivent avec soin pour éviter de perturber les passagers et leur achèvement demandera donc cinq ans de plus.

Nous avons installé une grue à tour au centre du quai couvert afin d'accélérer les travaux. La grue facilitera une construction plus efficace et moins perturbatrice du nouvel atrium en verre – la pièce de résistance de ce projet de transformation, qui améliorera le service assuré à nos passagers et rehaussera leur expérience dans la gare Union.

Transformer des communautés

Un accès élargi à un transport en commun abordable facilite la mobilité quotidienne des résidents, certes, mais il transforme aussi leur communauté.

Axer la croissance et le développement sur les principales gares de transport en commun permet à davantage de personnes de vivre près des services de transport en commun et augmente le nombre de destinations que ces services desservent.

Les centres de mobilité sont des lieux de connectivité qui regroupent divers moyens de transport – depuis la marche au transport en commun – et assurent des correspondances sans interruption, et qui offrent aux résidents un lieu centralisé où travailler, vivre, magasiner et se divertir. Le grand projet identifie 51 centres de mobilité, dont 26 incorporeront des installations de GO Transit.

Metrolinx a publié, en 2011, des lignes directrices pour orienter la planification et le développement des centres de mobilité dans la RGTH. En collaboration avec les municipalités, les sociétés de transport en commun, la province et des intervenants du secteur privé, nous offrons des conseils qui orienteront le développement futur et nous exploitons nos propres investissements pour favoriser la réalisation du concept de centre de mobilité.

Tout centre de mobilité se caractérise par la tension naturelle qui oppose la fonction de mobilité – le besoin d'une circulation rapide et efficace – et la fonction de création de lieux publics – les éléments qui transforment le centre de mobilité en destination désirable et intéressante, plutôt qu'un simple lieu de correspondance. La capacité polyvalente d'un centre de mobilité est fonction de l'interaction et de l'équilibre entre ces deux fonctions. Les lignes directrices élaborées par Metrolinx visent à trouver le juste milieu.

Notre but sur le plan de la mobilité consiste à créer une intégration transparente de tous les moyens de transport grâce à une gare bien conçue qui permet la circulation sécuritaire et efficace des gens et qui assure aux passagers une expérience de qualité élevée.

Notre but sur le plan de la création de lieux publics est de créer un environnement polyvalent, attrayant et dynamique, qui intensifie l'occupation des sols et minimise notre empreinte écologique.

Le succès que nous remporterons à réaliser ces buts se fondera sur notre capacité d'établir des partenariats efficaces qui faciliteront l'investissement des secteurs public et privé et d'entreprendre une planification flexible en mesure de répondre aux besoins de la croissance et du changement.

Au sein de notre organisation, les lignes directrices serviront à préciser la portée des travaux liés à la planification et aux investissements dirigés par Metrolinx qui visent à actualiser les normes pour les gares GO et serviront de base à l'examen des propositions de tiers pour les centres de mobilité et les stations de transport en commun.

Transporter les marchandises avec efficience

L'efficacité de notre réseau de transport relativement au transport de marchandises et la prestation de services est essentielle pour construire une prospérité économique durable dans la RGTH. Le transport des marchandises en zone urbaine est le volet du transport des marchandises le plus visible pour le public, bien qu'il n'ait pas encore fait l'objet d'études approfondies dans la RGTH. Ce n'est plus le cas.

En collaboration avec des intervenants du gouvernement, du milieu universitaire et de l'industrie, Metrolinx a examiné l'infrastructure et

le niveau d'activité actuels, a cerné les défis auxquels la région est confrontée et a décidé des mesures à prendre pour relever ces défis.

L'Étude du transport des marchandises en zone urbaine orientera l'élaboration de nouvelles politiques et initiatives qui aboutiront à un transport plus efficient et s'assureront d'un avenir prospère pour la région.

Au cours de l'année à venir, Metrolinx fera progresser des recommandations énoncées dans l'étude, notamment l'élaboration d'un cadre de données pour améliorer nos connaissances du mouvement des marchandises et valoriser les partenariats établis avec les intervenants par l'entremise de la table ronde sur le mouvement des marchandises.

Peaufiner *Le grand projet*

Metrolinx a identifié plus de 100 politiques et mesures qu'elle doit adopter pour réaliser sa vision d'un réseau de transport intégré et homogène pour la RGTH. Bien que deux ans à peine se soient écoulés depuis l'adoption du Grand projet, la fusion de GO et de Metrolinx ainsi que le passage de la phase de planification à la phase de mise en œuvre nous ont fourni une analyse et des données nouvelles et plus détaillées, lesquelles nous ont permis de peaufiner notre plan.

De même que Le grand projet, qui vise à transformer le transport dans la RGTH, le plan lui-même subira une transition afin de tenir compte de notre expérience et d'aborder nos priorités avec davantage de précision.

Au cours de l'année à venir, Metrolinx publiera une grande partie du document *Le grand projet 2.0 : rapport d'étape et mise à jour*. Ce rapport réunira les résultats de bon nombre d'études récentes et les placera dans le contexte du Grand projet. Le document établira également un cadre de production des rapports d'étape et fournira une mise à jour des documents d'information technique sur les services ferroviaires express, des prévisions pour le transport en commun ainsi que de l'incorporation du plan GO 2020 de GO Transit dans le cadre du Grand projet. L'étude complète sera achevée d'ici la fin 2012.

Priorités pour *Le grand projet*

Le nombre de projets méritoires que nous souhaitons entreprendre dépasse nos capacités de financement actuelles. Nous devons donc établir des priorités en fonction de l'avantage optimal du projet pour que nous puissions entamer les projets selon une séquence logique à mesure que les fonds deviennent disponibles.

Nous fondons notre approche sur certains principes essentiels : la sécurité permanente du réseau de transport; la prestation d'un service exemplaire à la clientèle; le respect de nos engagements; l'optimisation de l'investissement provincial existant en améliorant notre productivité; et la création des fondements de la croissance de GO Transit et du transport régional dans l'ensemble de la RGTH.

Nous devons cibler des investissements prioritaires dans la vision globale du *Grand projet* – une qualité de vie élevée, un environnement florissant, durable et protégé, ainsi qu'une économie vigoureuse, prospère et concurrentielle. Un financement durable et stable est d'une importance stratégique cruciale si nous voulons atteindre nos buts.

Stratégie de marque efficace

Metrolinx a entamé divers projets l'année dernière et, ce faisant, a rehaussé sa visibilité. Nous avons adopté certaines lignes directrices sur la marque pour Metrolinx et ses divisions d'exploitation afin de clairement établir notre identité. Nous avons aussi énoncé notre vision pour notre marque – une vision qui favorisera la réalisation de buts organisationnels communs et qui établira une image positive auprès du public et de nos intervenants.

Nous croyons à la créativité de notre vision, à la synergie de la collaboration, au fruit de nos efforts et à la valeur de la confiance. Nous croyons aussi au pouvoir de notre mission et à notre réputation d'organisation progressiste, qui attirera à la fois collaborateurs et employés.

En qualité de championne du transport novateur et intégré dans la RGTH, Metrolinx transforme le transport public – son infrastructure, la qualité du service et la mentalité de la population – d'une manière qui optimise l'investissement public et favorise a qualité de vie des résidents de la région.

Smart Commute

Smart Commute collabore avec des grands employeurs dans la RGTH afin de rehausser l'attrait de tout un éventail d'options de navettage – le covoiturage, le cyclisme et le transport en commun – pour leurs employés. Le programme a affiché un taux de croissance de l'ordre de 26 pour cent en 2010-2011 et offre des services à 177 employeurs qui représentent 430 000 navetteurs. Parmi les entreprises participantes, à la fois nouvelles et chevronnées, citons Horizon Utilities, Vision Mondiale, Parc d'innovation McMaster, Aliments Maple Leaf, l'Hôpital régional Humber River, Transat, Samsung et Citi.

Initiative d'approvisionnement en transport en commun

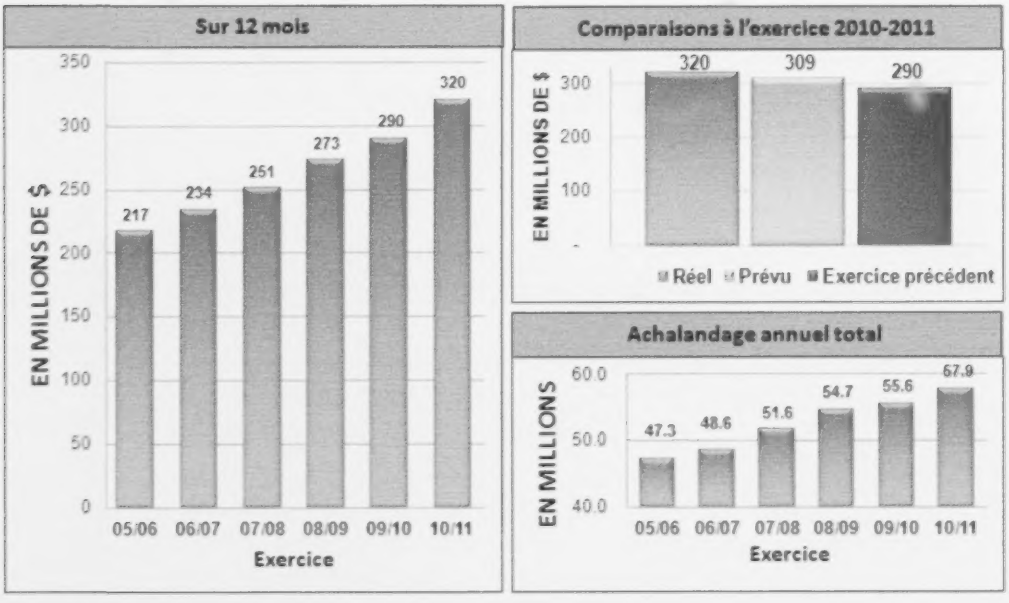
L'Initiative d'approvisionnement en transport en commun collabore avec plus de 20 municipalités et partenaires à but non lucratif en Ontario pour faciliter l'achat d'autobus et bientôt, les pièces d'autobus. L'Initiative a publié cette année un approvisionnement commun d'autobus diesel et hybrides de 12 mètres. Douze municipalités ontariennes participent au projet qui prévoit la livraison de 287 véhicules de 2011 à 2013.

Bilan de l'année

État des résultats

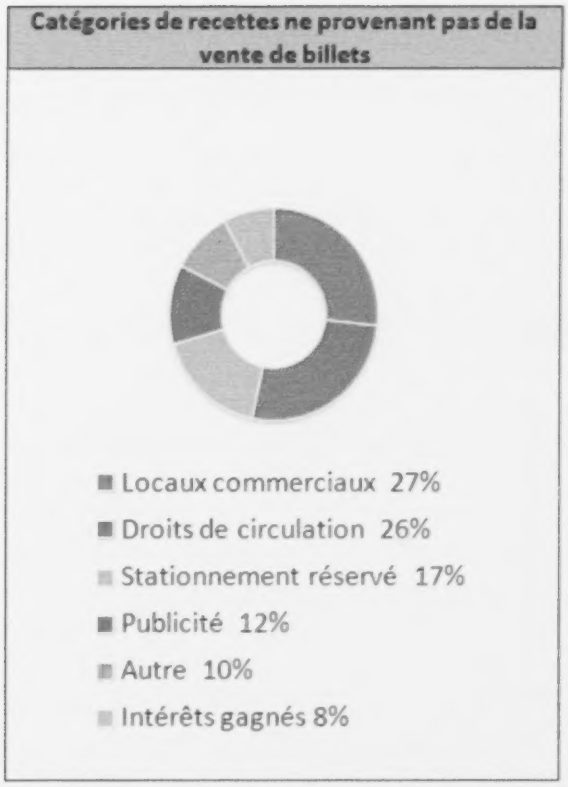
La croissance de l'achalandage a pris de l'essor au cours de l'exercice 2010-2011, grâce à une augmentation de 4,1 pour cent du nombre de trajets, soit 2,29 millions de trajets. À mesure que l'économie continue à s'améliorer et les prix de l'essence demeurent élevés, il est prévu que l'achalandage poursuivra sa tendance à la hausse. L'achalandage des autobus pesait pour 24,5 pour cent de l'achalandage total en 2010-2011 et devient un élément de plus en plus important des opérations de GO Transit. Le total des recettes de la vente de billets pour 2010-2011 a enregistré un gain considérable de 10,4 pour cent (30 millions de dollars) par rapport à l'année précédente. Les recettes de la vente de billets ont dépassé les objectifs prévus de 3,8 pour cent ou de 11,7 millions de dollars. L'exercice 2010-2011 a affiché la plus importante croissance sur 12 mois des six dernières années, motivée en grande partie par des recettes de la vente de billets s'élevant à environ 320,3 millions de dollars. Cette hausse est attribuable à la croissance de l'achalandage et à un tarif moyen par passager plus élevé.

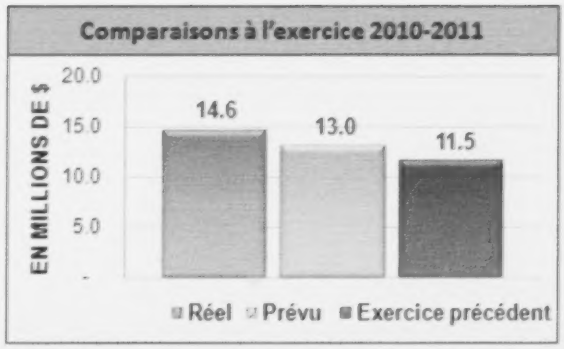
Recettes de la vente des billets

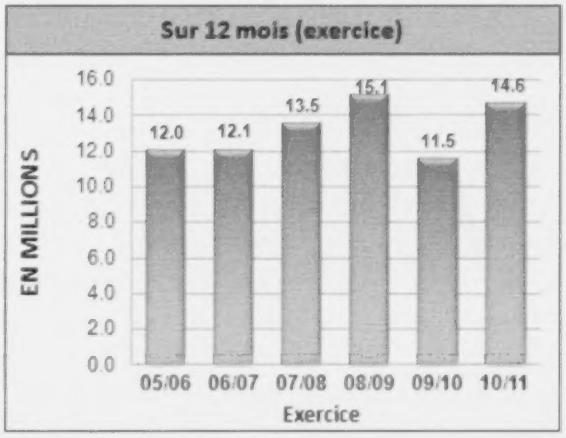


Les recettes de Metrolinx ne provenant pas de la vente de billets en 2010-2011 s'élèvent à 14,5 millions de dollars (gain ou perte sur la vente des actifs immobilisés non compris) et pèsent pour 4,4 pour cent du total des recettes d'exploitation. Leur augmentation de 3,1 millions de dollars par rapport à l'année précédente est motivée principalement par les droits de circulation, la publicité et la location de locaux commerciaux et les intérêts gagnés. Les recettes ne provenant pas de la vente de billets ont dépassé les objectifs prévus de 12,7 pour cent ou de 1,6 million de dollars. La location des locaux commerciaux, qui en est devenue l'élément le plus important, pèse pour 26,8 pour cent du chiffre total. L'élargissement du portefeuille de biens immobiliers de Metrolinx s'accompagnera d'une croissance des recettes de la publicité. Le stationnement réservé a affiché une croissance stable, qui est censée se maintenir à mesure que la capacité du stationnement augmente. En outre, le dessaisissement d'actifs non principaux a également ajouté 3,2 millions de dollars à ce total.

Recettes ne provenant pas de la vente des billets







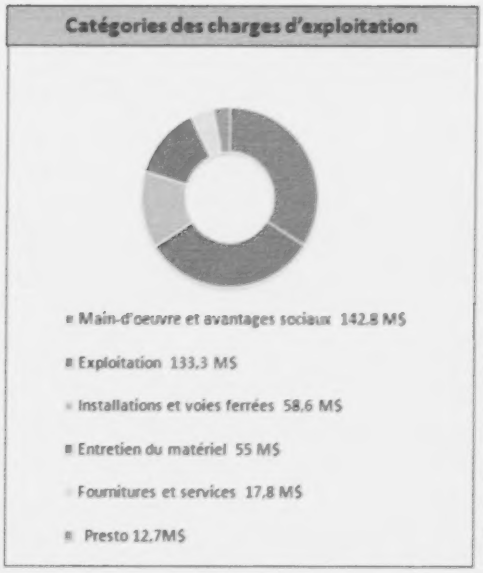
Les opérations de Metrolinx se répartissent en trois principaux secteurs d'activité :

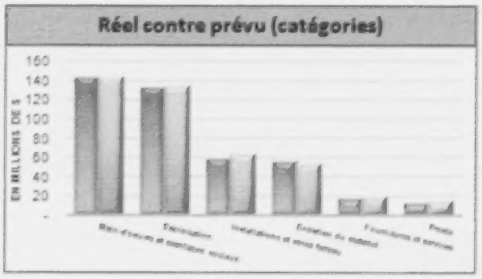
- Division de GO Transit – Division d'exploitation qui offre un service d'autobus et un service ferroviaire quotidiens au public
- Division PRESTO, à compter du 30 juin 2011 – Division responsable de l'exploitation du système de carte tarifaire pour GO Transit et, ultérieurement, les réseaux de transport dans l'ensemble de la RGTH et à Ottawa
- Division générale – Prestation de services et d'un soutien dans divers domaines, dont la planification, l'élaboration de politiques, l'investissement dans l'infrastructure, les services financiers et d'autres activités administratives à l'appui de la division de GO Transit, de la division PRESTO et du mandat du Grand projet pour la RGTH

Le LAR prendra de l'ampleur au cours de l'année à venir et deviendra, lui aussi, une importante division d'exploitation de Metrolinx.

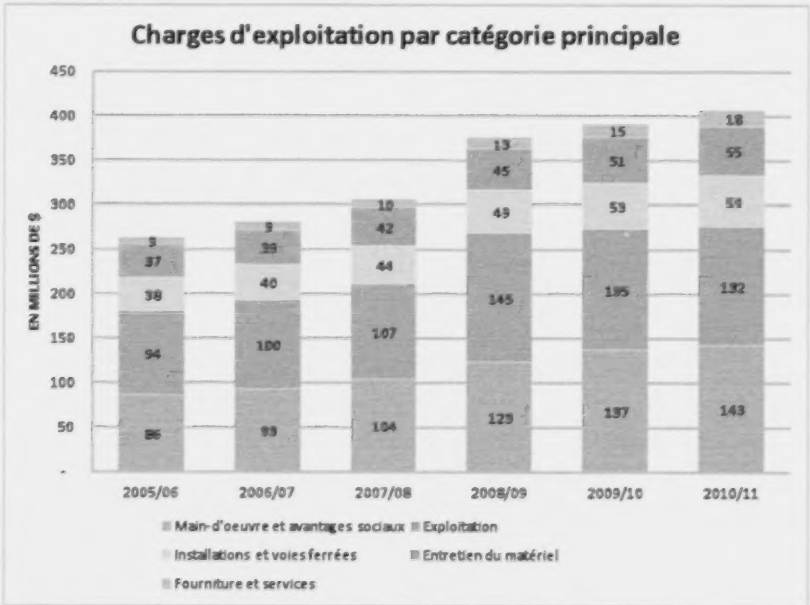
Les charges d'exploitation pour l'exercice 2010-2011 n'ont que légèrement dépassé les objectifs prévus et ont atteint 420,2 millions de dollars. Les principaux moteurs du dépassement budgétaire sont la hausse des dépenses telles que les droits d'accès aux voies ferrées et le coût de l'entretien du matériel, lesquels ont été entraînés par la croissance des recettes et de l'achalandage. Ces augmentations ont été compensées par le fait que les dépenses réelles ont été inférieures aux objectifs prévus pour les opérations PRESTO, la main-d'œuvre et les avantages sociaux, les opérations et l'entretien du matériel.

Charges d'exploitation





Metrolinx se sert de son taux de recouvrement des coûts d'exploitation comme mesure clé du rendement financier. Le taux de recouvrement des coûts de Metrolinx se compare avantageusement à celui d'autres commissions de transport public au Canada et aux États-Unis. Metrolinx a été en mesure de maintenir ce taux favorable de recouvrement des coûts grâce à une gestion efficace des générateurs de coût clés, au parc de voitures et d'autobus à étage à haute capacité de GO, et à un service d'autobus et un service ferroviaire complémentaires efficaces. Metrolinx avait prévu au budget un taux de recouvrement des coûts d'exploitation de 79,4 pour cent (opérations PRESTO non comprises) pour l'exercice 2010-2011. Le taux réel de recouvrement des coûts d'exploitation était de 82,2 pour cent (opérations PRESTO non comprises). Cette augmentation était principalement attribuable à la croissance de l'achalandage et des recettes, et à la capacité de l'entreprise de maintenir les charges d'exploitation plus ou moins aux niveaux prévus.



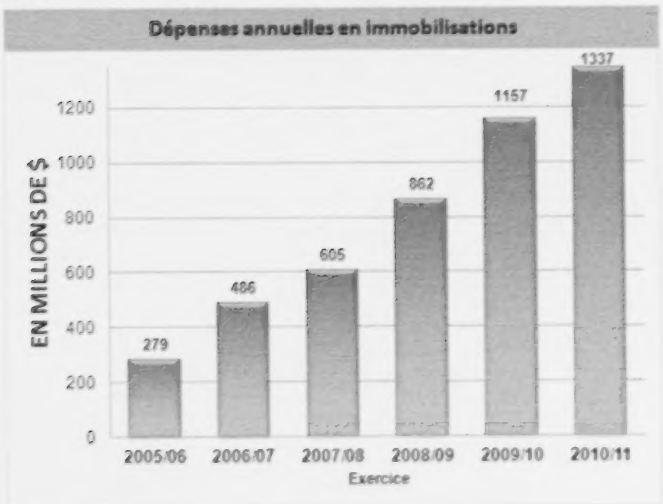
Dépenses en immobilisations

Metrolinx a continué à déployer des efforts au cours de l'exercice 2010-2011 pour réaliser le mandat fixé par la province de sensiblement accroître l'investissement dans l'infrastructure du transport en commun. Une partie importante du budget d'immobilisations a été affecté à la réhabilitation de l'infrastructure existante afin de maintenir et d'améliorer la sécurité, ainsi qu'à la croissance et à l'expansion planifiées. Les dépenses en immobilisations en 2010-2011, qui ont atteint 1,337 milliard de dollars, étaient très près des montants prévus au budget.

Les dépenses affectées par Metrolinx aux grands projets d'investissement au cours de l'exercice se présentent comme suit :

- 305,7 M$ – achat du corridor Lakeshore East entre la gare Union et la gare Pickering
- 217,4 M$ – projet SAD de York VIVA, paiements à l'avance visant l'acquisition des véhicules légers sur rail et le projet du TLR de TTC
- 87,9 M$ – paiements à l'avance visant l'acquisition de 70 voitures à étage, dont la livraison est attendue au cours des deux prochains exercices
- 68,1 M$ – paiements à l'avance visant l'acquisition de 57 locomotives MP40 plus puissantes et éconergétiques, qui ont toutes été livrées avant le 31 mars 2011
- 13,3 M$ – conclusion de l'achat de 21 autobus qui sont nécessaires pour maintenir la capacité actuelle des opérations d'autobus de GO Transit et l'accroître afin d'offrir des services à davantage de passagers; en outre, une commande de 29 nouveaux autobus a été passée début 2011 avec une date de livraison prévue d'ici le 31 août 2011
- 48,7 M$ – travaux en cours liés à la modernisation de la gare Union, au remplacement du quai couvert et à la création d'un nouveau hall de gare à la gare Union
- 103,7 M$ – projets de Georgetown South et du croisement de Toronto ouest, lesquels visent à faciliter un service ferroviaire accru en prévision des Jeux Panaméricains de 2015
- 79,2 M$ – mise en œuvre additionnelle du système de carte tarifaire PRESTO, laquelle servira de principale méthode de paiement des titres de voyage dans la RGTH et la région d'Ottawa

Dépenses en immobilisations



Niveaux de service et infrastructure en mars 2011

Service ferroviaire:	
Lignes	7
Gares	69
Kilomètres d'itinéraires	391
Trajet de train les jours de semaine	180
Taille du parc (nombre de rames)	42
Locomotives	65
Voitures à voyageurs à étage	497
Service d'autobus:	
Terminus (plus de nombreux arrêts et billetteries)	17
Kilomètres d'itinéraires	2,619
Trajets d'autobus de la gare Union les jours de semaine	508
Trajets d'autobus les jours de semaine, tout le réseau	2,075
Autobus à un étage	376
Autobus à deux étages	22
Totalité du réseau:	
Places de stationnement	60,648
Parcs de stationnement en élévation	3
Éoliennes	1
Gares/terminus dotés d'abris à vélos	46
Gares dotées de casiers à vélos (ou stationnement réservé pour vélos)	4

Gestion du risque d'entreprise

Forger une culture sensibilisée au risque

Dans le cadre de l'accent continu qu'elle met sur une saine gouvernance générale, Metrolinx a mis en œuvre un processus vigoureux de gestion du risque d'entreprise (GRE) sous la direction du directeur financier afin de favoriser une prise de décisions efficace.

Ses principales réalisations à ce jour dans ce domaine comprennent :

- Élaborer une politique de GRE qui :
  - précise les objectifs de la GRE
  - énonce les rôles et responsabilités
  - expose le processus d'évaluation du risque
  - énonce les protocoles de communication et la formation de sensibilisation
  - trace les grandes lignes des protocoles d'établissement de rapports et de surveillance de la gestion
- Mettre en œuvre une communication de rapports périodiques au Conseil d'administration, au Comité de vérification, des finances et de la gestion du risque et à la haute direction
- Dispenser une formation de sensibilisation par le biais de réunions de rapport de situation avec la direction
- Retenir les services d'un cabinet de consultants qui entreprend actuellement une évaluation de la mise en œuvre du cadre GRE et qui collaborera avec le groupe GRE pour aborder les recommandations

Metrolinx continuera à peaufiner ses pratiques de gestion du risque au cours des trois années à venir par les moyens suivants :

- Offrir une formation à tout le personnel de direction concernant les avantages d'un processus structuré de gestion du risque, qui appuie le processus décisionnel à Metrolinx et dans toutes ses divisions
- Continuer à peaufiner sa communication de rapports sur le risque au Comité de vérification, des finances et de la gestion du risque, à la haute direction et au personnel responsable de la gestion du risque
- Développer des registres de risque pour tous les principaux projets d'investissement, les surveiller et adopter des mesures lorsque le risque se transforme en incidents
- Intégrer les pratiques de gestion du risque dans d'autres outils essentiels de gestion, notamment la planification stratégique et la planification des activités, la fixation de priorités, les services à la clientèle, l'établissement de budgets et de prévisions, et la gestion du rendement

Metrolinx a cerné les principaux risques susceptibles d'influer sur ses objectifs; elle en rend compte chaque trimestre au Conseil d'administration et propose les mesures essentielles qui, de son avis, atténueront ces risques :

Financement durable – Metrolinx a besoin d'un financement permanent suffisant afin de financer ses opérations et ses programmes d'immobilisations futurs.

Défaillance de fournisseur – Metrolinx compte sur le fait que ses fournisseurs clés respectent leurs obligations contractuelles afin de pouvoir atteindre ses objectifs organisationnels.

Gouvernance et gestion des intervenants – Des processus efficaces de gouvernance organisationnelle, qui énoncent clairement les rôles et responsabilités des intervenants, pour répondre aux objectifs de Metrolinx.

Fiabilité du service – Une gestion efficace des services ferroviaires pour minimiser les retards et annulations importants et récurrents.

Contrôle de la portée – La formulation de la portée du projet et la documentation qui l'accompagne afin d'éviter le glissement de portée susceptible d'avoir des répercussions sur le coût de projet et sa réalisation.

Crédibilité auprès du public – Maintenir l'image publique de la corporation et son impact résultant sur l'appui du public ou l'appui politique pendant qu'elle exécute son mandat.

Volet politique/réglementaire et relations avec le gouvernement – Les modifications aux règlements du gouvernement qui régissent l'exploitation de la régie ou tout virement stratégique important qui aura un impact sur son mandat.

Estimations de coût – Les communiqués politiques qui sont diffusés avant d'établir le coût avec un certain degré de certitude peuvent entraîner un dépassement des coûts ou porter atteinte à la réputation de la corporation.

Service à la clientèle-construction – Protocoles appropriés de communication et de construction pendant les travaux de construction prévus afin de gérer les attentes des passagers.

Corridors tiers – Le partage de corridors appartenant à des tiers aura un impact sur la fiabilité du service et le service à la clientèle.

Mise en œuvre de PRESTO – Gouvernance de projet pour assurer une gestion efficace du fournisseur du système de carte tarifaire PRESTO afin de respecter les budgets prévus et les délais annoncés publiquement.

Qualité de projet –Processus efficaces de gestion de la qualité de projet afin de gérer toutes les activités de projet prescrites et de respecter les exigences établies des projets.

Recrutement, maintien en fonction, planification de la relève, compétences et capacités – Stratégie efficace de recrutement et de maintien en fonction d'un personnel compétent et développement d'une expertise interne suffisante pour permettre la mise en œuvre et la gestion efficaces de la vision et du plan de Metrolinx.

Capacité de traitement – Gestion efficace des ressources et des capacités afin de traiter la charge de travail et respecter la capacité de traitement.

Priorisation des projets de TI – Processus pertinent de gouvernance de la TI afin de permettre une priorisation efficace des projets portant sur les systèmes de TI.

Moral des employés – Gestion du moral des employés pour favoriser un environnement de travail sain qui exercera une emprise favorable sur la vision et le plan de Metrolinx.

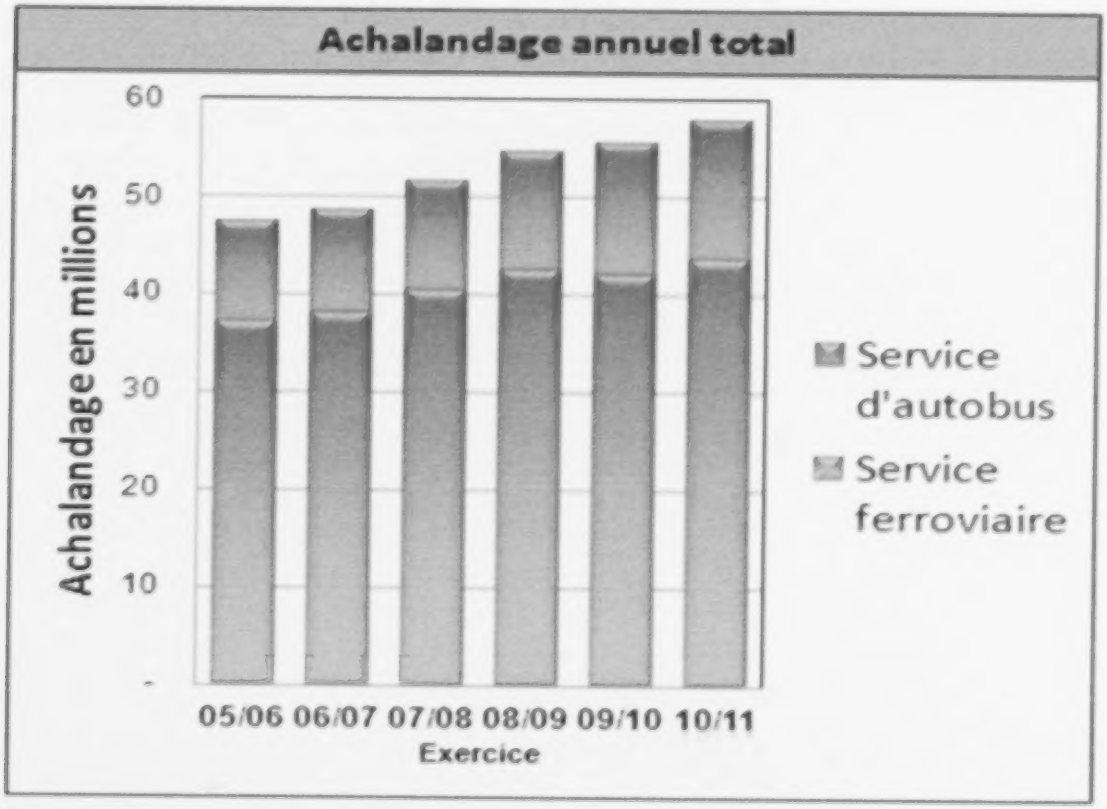
Gestion du rendement

Metrolinx a élaboré des mesures et objectifs de gestion du rendement afin de s'assurer d'obtenir les résultats énoncés par les buts et objectifs, en particulier dans le domaine du service à la clientèle. Sa mission, sa vision et ses énoncés de valeurs sous-tendent ses plans d'activités et orientent ceux-ci vers la réalisation efficace et efficiente des buts et objectifs énoncés.

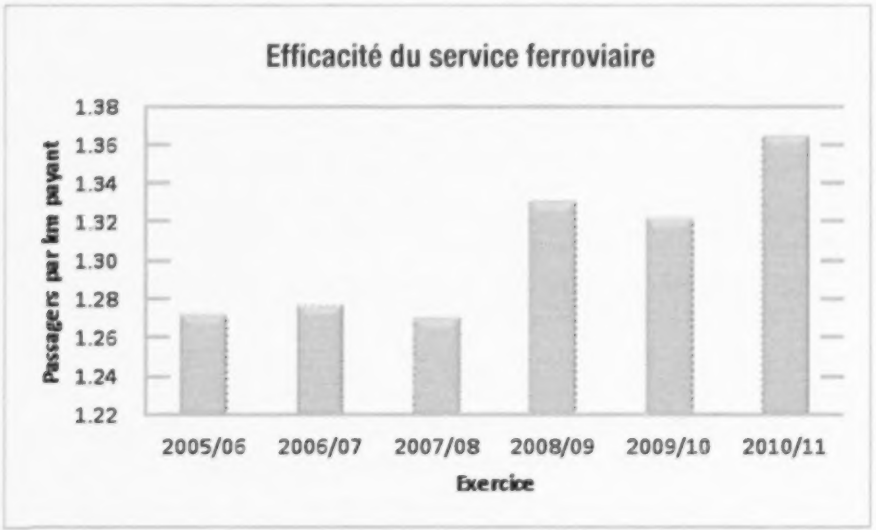
Metrolinx mesure le rendement de GO Transit par rapport à son rendement les années précédentes afin de l'inciter à privilégier une amélioration continue.

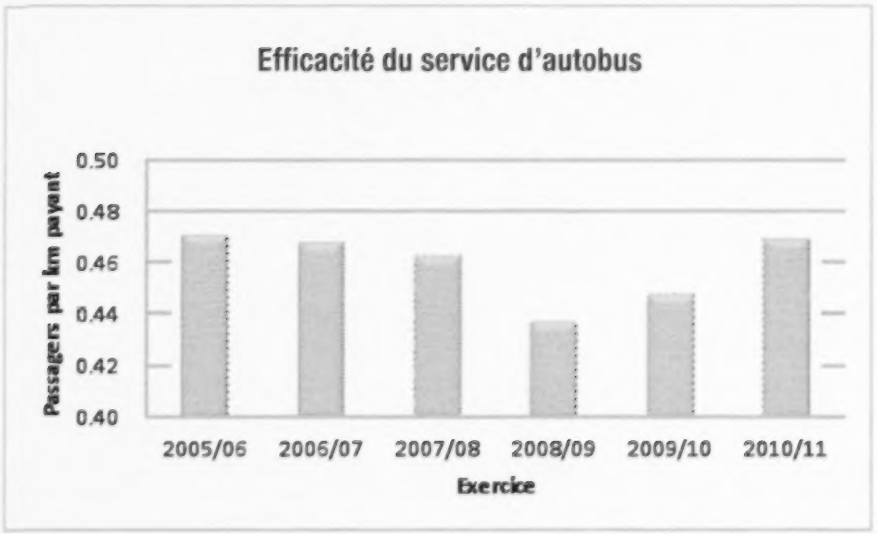
La fiabilité affichée par GO Transit relativement au respect de l'horaire est l'indicateur de rendement clé de la division au niveau des opérations. Cette mesure du rendement fait l'objet d'une vérification quotidienne, hebdomadaire et mensuelle et est communiquée tous les mois au public et tous les trimestres au Conseil d'administration. Le rendement du service ferroviaire de GO au cours de l'exercice 2010-2011 au chapitre du respect de l'horaire était de 94 pour cent, soit une hausse par rapport au résultat de 91 pour cent enregistré l'exercice précédent. Les services d'autobus de GO ont maintenu leur dossier solide de rendement au chapitre du respect de l'horaire et ont atteint un résultat de 98,8 pour cent.

Au cours de l'exercice 2010-2011, l'achalandage ferroviaire a pris de l'essor et a augmenté de 1 550 000 ou de 3,7 pour cent, tandis que l'achalandage du service d'autobus a augmenté de 740 000 ou de 5,5 pour cent. À noter que l'achalandage du service d'autobus affiche une croissance annuelle depuis 2006. L'achalandage total a atteint 57 900 000 au cours de l'exercice 2010-2011, et a porté GO Transit au rang des cinq premières exploitations d'un service ferroviaire de banlieue au Canada et aux États-Unis.

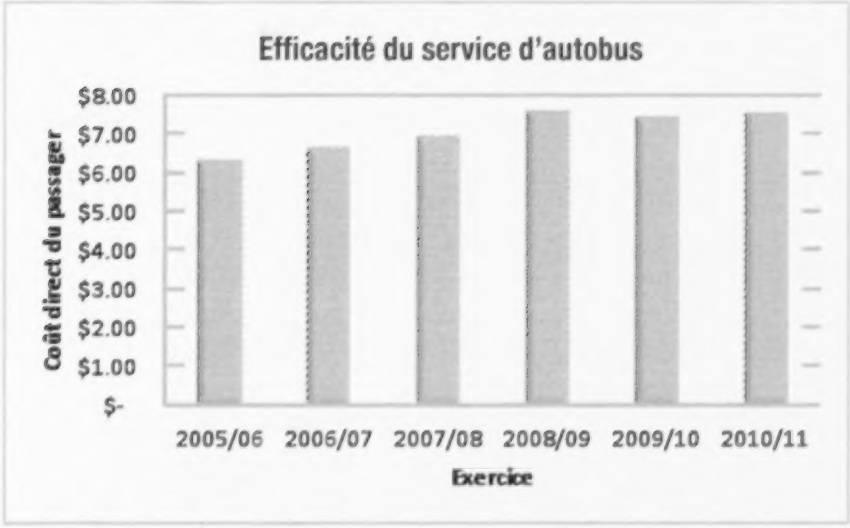


L'efficacité du service, qui se mesure en fonction du nombre de passagers par mille ou kilomètre payant, est une mesure du rendement clé pour GO Transit. La division utilise cette mesure pour évaluer son rendement sur douze mois. Au cours de l'exercice 2010-2011, les services ferroviaires ont enregistré leur meilleur résultat en six ans et ont obtenu un rapport de passagers par kilomètre payant de 1,36 (2,2 par mille payant), tandis que les services d'autobus ont presque égalé leur sommet sur six ans avec un rapport de passagers par kilomètre payant de 0,47 (0,75 par mille payant). Cette amélioration est motivée par la croissance de l'achalandage, l'acquisition d'autobus et de voitures à étage, l'exploitation de trains à 12 voitures et la gestion efficace des niveaux de services offerts.





L'efficacité d'exploitation, mesurée en fonction du coût d'exploitation direct par passager, est un autre indicateur de rendement clé que GO Transit utilise dans son processus d'amélioration continue. Au cours de l'exercice 2010-2011, le coût direct par passager du service ferroviaire a augmenté de 0,9 pour cent, tandis que le coût direct par passager du service d'autobus a augmenté de 1,1 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Les facteurs de ces hausses sont les effets de l'inflation et le coût additionnel requis pour assurer un service à un niveau d'achalandage plus élevé – augmentation de l'ordre de 3,7 pour cent pour le service ferroviaire et de 5,5 pour cent pour le service d'autobus.



États financiers de Metrolinx

31 mars 2011

TABLE DES MATIÈRES

Rapport de l'auditeur indépendant	27
Bilan	28
État des résultats	29
État de l'évolution de l'actif net	30
Flux de trésorerie	31
Notes complémentaires	32

Deloitte & Touche s.r.l.
5140, rue Yonge, bureau 1700
Toronto (ON) M2N 6L7 Canada

Tél. : 416-601-6150
Téléc. : 416-601-6151
www.deloitte.ca

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux membres de Metrolinx :

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Metrolinx, qui comprennent le bilan au 31 mars 2011 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifiions et réalisions l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus au cours de notre audit sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Metrolinx au 31 mars 2011, ainsi que de ses résultats d'exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Autre question

Les états financiers de la période précédente, qui sont compris aux fins de comparaison, ont été audités par l'auditeur prédécesseur, qui a exprimé sur ces états une opinion non modifiée en date du 18 juin 2010.

Deloitte & Touche s.r.l.

Comptables agréés

Experts-comptables autorisés

7 juillet 2011

Metrolinx

Bilan
Au 31 mars 2011

(en milliers de dollars)

	2011	2010
	$	$
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**158 432**	120 454
Débiteurs (note 6c)	**167 094**	41 189
Apports à recevoir de la province d'Ontario	**21 332**	59 480
Apports à recevoir de municipalités	**2 736**	20 000
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	**49 153**	47 733
Pièces de rechange et fournitures	**3 699**	4 377
Charges payées d'avance	**9 799**	5 434
	412 245	298 667
Fonds détenus pour la province d'Ontario (note 5)	**46 667**	46 667
Débiteur à long terme	**-**	800
Immobilisations (note 6a)	**4 943 774**	3 803 277
Dépôt sur terrain	**2 665**	56 485
Avances sur projets d'investissement (note 7)	**72 843**	47 421
Bail à long terme (note 8)	**29 188**	29 515
	5 507 382	4 282 832
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	**365 118**	251 914
Produit comptabilisé d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	**9 299**	10 024
	374 417	261 938
Avance reçue de la province d'Ontario (note 5)	**46 667**	46 667
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 9)	**3 821 176**	3 083 736
Prestations de retraite complémentaires à verser (note 11)	**26 464**	23 281
Autres avantages sociaux futurs (note 12)	**45 631**	41 777
	4 314 355	3 457 399
Engagements (note 15)		
Éventualités (note 16)		
Actifs nets		
Actifs nets investis en immobilisations (note 13)	**1 198 107**	823 447
Actifs nets investis dans le bail à long terme	**29 188**	29 515
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 14)	**26 332**	26 332
Insuffisance des actifs nets	**(60 600)**	(53 861)
	1 193 027	825 433
	5 507 382	4 282 832

Au nom du conseil

_____ administrateur

_____ administrateur

Voir les notes complémentaires

Metrolinx

État des résultats
pour l'exercice clos le 31 mars 2011

(en milliers de dollars)

	2011	2010
	$	$
Produits		
Produits d'exploitation	**333 840**	301 427
Apport de la province d'Ontario	**97 137**	68 427
Apport du gouvernement du Canada	**177**	77
Revenu de placement	**1 150**	313
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 9)	**220 607**	171 712
	652 911	541 956
Charges		
Fournitures et services (note 6b)	**34 123**	15 185
Entretien du matériel	**55 044**	51 296
Installations et voies	**58 865**	53 110
Main-d'œuvre et avantages sociaux	**150 411**	137 408
Exploitation des voies et des autobus	**143 757**	134 670
Amortissement des immobilisations	**220 823**	169 528
Amortissement d'un bail à long terme	**327**	327
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	**781**	(7 219)
	664 131	554 305
Excédent des charges sur les produits	**(11 220)**	(12 349)

Voir les notes complémentaires

Metrolinx

État de l'évolution de l'actif net pour l'exercice clos le 31 mars 2011

(en milliers de dollars)

	Investis en immobilisations (note 13)	Investis dans un bail à long terme	Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 14)	Insuffisance	2011 Total	2010 Total
	$	$	$	$	$	$
Solde au début	**823 447**	**29 515**	**26 332**	**(53 861)**	**825 433**	424 192
Excédent des charges sur les produits				**(11 220)**	**(11 220)**	(12 349)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement des produits)	**(2 545)**	**(327)**	**-**	**2 872**	**-**	-
Actifs apportés par la province d'Ontario (note 17c))	**2 006**	**-**	**-**	**-**	**2 006**	58 536
Acquisitions de terrains, déduction faite des dépôts	**374 313**	**-**	**-**	**-**	**374 313**	298 639
Cession de terrains	**(1 318)**	**-**	**-**	**1 318**	**-**	-
Cession d'actifs de la RTCRT	**(291)**	**-**	**-**	**291**	**-**	-
Dépôt sur terrain	**2 495**	**-**	**-**	**-**	**2 495**	56 415
Solde à la fin	**1 198 107**	**29 188**	**26 332**	**(60 600)**	**1 193 027**	825 433

Voir les notes complémentaires

Metrolinx

État des flux de trésorerie pour l'exercice clos le 31 mars 2011

(en milliers de dollars)

	2011	2010
	$	$
Activités d'exploitation		
Excédent des charges sur les produits	**(11 220)**	(12 349)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	**221 150**	169 855
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	**781**	(7 219)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**(220 607)**	(171 712)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des prestations	**7 037**	4 924
	(2 859)	(16 501)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	**(125 906)**	(11 503)
Apports à recevoir de la province d'Ontario	**38 148**	(59 480)
Apports à recevoir de municipalités	**17 264**	264
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	**(1 420)**	63 978
Pièces de rechange et fournitures	**678**	(352)
Charges payées d'avance	**(4 365)**	2 661
Créditeurs et charges à payer	**113 204**	57 089
Produit comptabilisé d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	**(725)**	2
Montant à verser à la province d'Ontario	**-**	(37 057)
	34 019	(899)
Activités d'investissement		
Débiteur à long terme	**800**	800
Acquisition d'immobilisations	**(1 259 516)**	(1 052 989)
Produits découlant de la cession d'immobilisations	**3 158**	16 200
Dépôt sur terrain	**(2 495)**	(56 415)
Avances sur projets d'investissement	**(72 843)**	(47 421)
	(1 330 896)	(1 139 825)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	**376 808**	355 056
Apports reportés afférents aux immobilisations reçus ou à recevoir	**958 047**	801 768
	1 334 855	1 156 824
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	**37 978**	16 100
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	**120 454**	104 354
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	**158 432**	120 454
Opération sans effet sur la trésorerie		
Actifs apportés par la province d'Ontario (note 17c)	**2 006**	58 536

Voir les notes complémentaires

Metrolinx
Notes complémentaires
31 mars 2011
(en milliers de dollars)

1. Nature des activités

Metrolinx est un organisme d'État, relevant du ministère des Transports de l'Ontario (« MTO »), constitué sans capital-actions et exonéré d'impôts sur les bénéfices en vertu de l'article 149(1) (d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

Metrolinx a été créée en vertu des articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du Grand Toronto*, laquelle a été promulguée le 24 août 2006. Le 14 mai 2009, le projet de loi 163 a été promulgué, modifiant la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du Grand Toronto* qui a été renommée la *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Le mandat de Metrolinx consiste à diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré pour la région du Grand Toronto et de Hamilton. Adoptant une démarche régionale, Metrolinx amènera la province, les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui sont viables sur les plans économique et environnemental.

GO Transit est une division de Metrolinx qui exploite un réseau de transport interrégional composé de couloirs d'autobus et de couloirs ferroviaires intégrés. Le service de réseau d'autobus et de réseau ferroviaire dessert principalement les collectivités de la région du Grand Toronto et de Hamilton, y compris les villes de Toronto et de Hamilton, les régions de Halton, de Peel, de York et de Durham, les comtés de Simcoe, de Dufferin et de Wellington, les villes de Barrie et de Guelph et la municipalité de Bradford-West Gwillimbury.

Au cours de l'exercice, Metrolinx s'est engagée à construire et à exploiter un service de trains entre l'aéroport international Pearson et la gare Union. Une division d'exploitation distincte a été créée afin d'assurer la livraison du projet le 1er avril 2011.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Mode de présentation

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Comme il est indiqué à la note 1, avec prise d'effet le 14 mai 2009, les activités de GO Transit ont été fusionnées avec celles de Metrolinx.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes bancaires, déduction faite des découverts bancaires, et les placements à court terme très liquides dont l'échéance est d'au plus trois mois.

Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont comptabilisées au coût ou à la valeur nette de réalisation, selon le moins élevé des deux montants. Le coût est déterminé au moyen de la méthode du coût moyen pondéré.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Le coût d'une immobilisation inclut tous les coûts directement liés à l'acquisition, à la construction, à la mise en valeur ou à l'amélioration de l'immobilisation. Les salaires et les avantages sociaux des membres du personnel qui participent directement à l'acquisition, à la mise en valeur ou à la construction d'une immobilisation sont inclus dans le coût de l'immobilisation.

Metrolinx a adopté une approche fondée sur l'ensemble de l'immobilisation afin de capitaliser et d'amortir ses immeubles et son matériel lié aux trains et aux autobus. En vertu de cette approche, toutes les composantes liées à la structure d'une immobilisation (éclairage, ascenseurs, climatisation, etc.) sont amorties sur une durée de vie utile calculée pour l'ensemble de l'immobilisation.

Si la mise en valeur ou la construction d'une immobilisation est achevée ou reportée à une date indéterminée, les coûts déjà capitalisés sont passés en charges, à moins que l'immobilisation ne puisse être utilisée à d'autres fins.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Amortissement

Metrolinx calcule l'amortissement des diverses catégories d'actifs sur leur durée de vie utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire, comme suit :

Immeubles et matériel	
Abribus et loges de changeurs	5 ans
Autres immeubles	20 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Locomotives	20 ans
Autre matériel roulant ferroviaire	25 ans
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	20 ans
Travaux de voie et installation	20 ans
Autobus, y compris les autobus à deux étages	10 ans
Aires de stationnement	20 ans
Logiciel Enterprise	7 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans
Sauts-de-mouton	50 ans
Divers	
Mobilier	12 ans
Autres	De 3 à 7 ans

Les travaux en cours comprennent les frais directement liés à la construction et à la mise en valeur. L'amortissement n'est comptabilisé que lorsque la construction est pratiquement terminée et que l'actif est prêt à être utilisé à des fins productives.

Bail à long terme

Le bail à long terme représente le montant payé d'avance dans le cadre du bail à l'égard de la gare Union. Le montant est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur 100 ans, soit la durée du contrat majorée d'une période de renouvellement.

Avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des prestations de retraite par l'entremise du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Les charges de la période correspondent aux cotisations obligatoires pour la même période.

Metrolinx offre des prestations de retraite complémentaires calculées au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre résultats et prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne estimative de la période de service des participants.

Metrolinx offre également d'autres avantages sociaux futurs calculés au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre résultats et prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne estimative de la période de service des participants.

Produits liés aux services de transport en commun

Les produits sont comptabilisés lorsque le service de transport est rendu. Les montants comptabilisés d'avance sont inscrits au bilan à titre de produits comptabilisés d'avance.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Apports

Metrolinx suit la méthode du report pour comptabiliser les apports. Les apports non affectés, y compris les subventions de fonctionnement, sont comptabilisés comme produits dans la période à laquelle ils se rapportent.

Les apports reportés afférents aux immobilisations correspondent aux fonds reçus aux fins de l'acquisition d'immobilisations. Ces apports reportés sont comptabilisés à titre de produits au cours de la période d'amortissement des immobilisations à laquelle ils se rapportent.

Actifs nets grevés d'une affectation interne

Les actifs nets grevés d'une affectation interne constituent une source de financement pour les obligations futures prévues et procurent une certaine souplesse en cas d'incertitudes. Toutes les réserves sont approuvées par le conseil d'administration et sont présentées au bilan à titre d'actifs nets.

Classement des instruments financiers

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont classés comme détenus à des fins de transaction. Les débiteurs, les apports à recevoir de la province d'Ontario, les apports à recevoir des municipalités, les apports à recevoir du gouvernement du Canada et les fonds détenus pour la province d'Ontario ont été classés comme prêts et créances. Les créditeurs et charges à payer et l'avance consentie par la province d'Ontario ont été classés comme autres passifs financiers.

Les éléments détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur, et les variations de celle-ci sont comptabilisées à l'état des résultats de la période visée. Les prêts et créances sont évalués au coût après amortissement au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif, déduction faite de toute perte de valeur. Les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

Contrats de vente ou d'achat d'un élément non financier

Tel qu'il est permis pour les organismes sans but lucratif, Metrolinx a choisi, dans ses conventions comptables, de ne pas appliquer le chapitre 3855, intitulé « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », en ce qui a trait à la conclusion de contrats d'achat ou de vente d'éléments non financiers, y compris les dérivés incorporés dans ces contrats. Par conséquent, les contrats visant l'achat de carburant diesel ne sont pas assujettis au chapitre 3855 et ne sont pas comptabilisés dans les états financiers. Cependant, ils sont présentés à la note 3.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants de l'actif et du passif présentés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels présentés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des produits et des charges indiqués au cours de la période considérée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les éléments qui font l'objet d'estimations importantes sont les produits comptabilisés d'avance, l'amortissement des immobilisations, certains passifs à payer, les prestations de retraite complémentaires à verser et d'autres avantages sociaux futurs à payer.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Convention comptable future

En décembre 2010, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (l'« ICCA ») a publié un nouveau référentiel comptable applicable aux organismes sans but lucratif. Avec prise d'effet pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2012, les organismes d'État sans but lucratif doivent adopter les normes comptables du secteur public et devront choisir entre a) les normes comptables pour les organismes sans but lucratif qui sont intégrées au *Manuel du secteur public* de l'ICCA, ou b) le *Manuel du secteur public* de l'ICCA, excluant les normes comptables pour les organismes sans but lucratif. Metrolinx prévoit actuellement appliquer les normes comptables pour les organismes sans but lucratif qui sont intégrées au *Manuel du secteur public* de l'ICCA (pour son exercice ouvert à compter du 1er avril 2012). L'incidence de la convergence vers ces nouvelles normes n'a pas encore été déterminée.

3. Instruments financiers

Juste valeur

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, des apports à recevoir de la province d'Ontario, des apports à recevoir de municipalités, des apports à recevoir du gouvernement du Canada, des fonds détenus pour la province d'Ontario, des créditeurs et charges à payer, ainsi que de l'avance consentie par la province d'Ontario, est réputée se rapprocher de leur valeur comptable en raison de leur échéance à court terme.

Les autres comptes présentés au bilan, soit les charges payées d'avance, les immobilisations, le dépôt sur terrain, les avances sur projets d'investissement, le bail à long terme, les produits comptabilisés d'avance, les apports reportés afférents aux immobilisations, les prestations de retraite complémentaires à verser et les autres avantages sociaux futurs ne sont pas des instruments financiers.

Metrolinx a choisi de suivre les directives de présentation du chapitre 3861, intitulé « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », du *Manuel de l'ICCA*.

Risque de crédit

Metrolinx est exposée à un risque de crédit en raison de ses débiteurs. La direction est d'avis que le risque est négligeable puisque la plupart des débiteurs proviennent des gouvernements fédéral, provincial et municipaux et d'organismes sur lesquels ils exercent un contrôle.

Risque de taux d'intérêt

Metrolinx n'est pas exposée à un risque de taux d'intérêt important.

Autre risque de prix

Metrolinx consomme du carburant diesel et est donc touchée par la fluctuation du prix du pétrole brut. Toute fluctuation éventuelle du prix du pétrole brut pourrait avoir une incidence importante sur les frais liés aux services de transport. Ce risque peut être atténué, à l'occasion, au moyen de contrats d'achat à terme pour le carburant diesel servant à fixer les frais d'exploitation futurs engagés par Metrolinx relativement à son utilisation de carburant diesel. Au 31 mars 2011, Metrolinx n'avait conclu aucun contrat d'achat à terme.

4. Informations à fournir sur le capital

La structure du capital de Metrolinx comprend les actifs nets et les apports reportés afférents aux immobilisations.

Le principal objectif de Metrolinx en ce qui a trait à la gestion du capital est de protéger sa capacité à poursuivre ses activités afin d'être en mesure de continuer à offrir un niveau de service approprié à ses parties prenantes.

Metrolinx est assujettie à des restrictions relatives à l'utilisation des apports reportés afférents aux immobilisations grevés d'affectations externes. Metrolinx emploie des processus de contrôle interne afin de s'assurer que les restrictions sont respectées avant l'affectation des ressources et elle s'y est conformée tout au long de la période.

Metrolinx gère sa structure de capital et effectue des ajustements à celle-ci en fonction de la conjoncture économique et des caractéristiques de risque des actifs sous-jacents.

5. Fonds détenus pour la province d'Ontario

En 2007, l'ancienne Régie des transports du Grand Toronto (le « GO Transit ») a reçu une subvention d'un montant de 46 667 $ de la province d'Ontario. Ce montant devait être utilisé au titre de la participation de la Commission de transport de Toronto (« CTT ») au projet GTA Farecard. La CTT n'a pas encore respecté les exigences relatives à la réception de ces fonds. Par conséquent, les fonds détenus par Metrolinx et l'obligation à l'égard de la province sont présentés de façon distincte au bilan.

6. Immobilisations

a)

			2011	2010
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
	$	$	$	$
Terrain	1 104 078	-	1 104 078	707 971
Immeubles	504 630	249 614	255 016	196 063
Améliorations locatives	26 431	21 846	4 585	2 906
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	1 172 799	274 178	898 621	748 214
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	1 220 332	479 790	740 542	414 406
Travaux de voie et installation	401 987	112 774	289 213	274 079
Travaux en cours	1 121 794	-	1 121 794	1 088 572
Autobus	269 093	125 802	143 291	158 270
Aires de stationnement	258 118	96 158	161 960	155 035
Matériel informatique et logiciels	218 267	48 168	170 099	18 500
Autres	126 517	71 942	54 575	39 261
	6 424 046	1 480 272	4 943 774	3 803 277

6. Immobilisations (suite)

Les travaux en cours comprennent les éléments suivants :

	2011	2010
	$	$
Expansion du couloir ferroviaire	**282 732**	418 344
Gare Union	**139 177**	108 265
Parc ferroviaire	**111 998**	127 963
Système PRESTO	**61 086**	138 598
Transport urbain léger et rapide et service d'autobus directs	**250 553**	50 969
Divers	**276 248**	244 433
	1 121 794	1 088 572

b) Les fournitures et les services comprennent les coûts liés à la conception et à la mise en valeur d'immobilisations corporelles qui ne seront pas achevées comme prévu. En 2011, Metrolinx a reporté la conception et la construction du nouveau système de signalisation du couloir ferroviaire de la gare Union. Une partie des coûts engagés pour ce projet sont liés à des éléments inutilisables dans l'avenir et ont été radiés des travaux en cours.

c) Les débiteurs comprennent un montant de 52 984 $ (néant en 2010) lié à la conception des couloirs de transport urbain léger de la Ville de Toronto. D'après le protocole d'entente entre la Ville de Toronto, Metrolinx et la province d'Ontario, ces projets ont été annulés ou reportés pour le moment. Le protocole d'entente prévoit le recouvrement, par la Ville de Toronto, des dépenses liées à la conception du réseau de transport urbain léger en surface des stations Eglinton, Finch West et Sheppard East. Par conséquent, ces coûts ont été reclassés des travaux en cours aux débiteurs.

7. Avances sur projets d'investissement

Metrolinx a conclu des protocoles d'accord avec le Réseau des transports urbains rapides de la région de York (« YRRTC »), la municipalité régionale de York (« Région de York »), la Ville de Toronto et la Commission de transport de Toronto (« CTT »). Les protocoles d'accord décrivent les projets, les coûts prévus et les responsabilités de toutes les parties prenantes. Les protocoles d'accord définissent également les frais admissibles et les droits de propriété des projets précisés dans les accords. Les protocoles d'accord initiaux avaient été conclus pour la période du 1er avril au 31 décembre 2009. Les protocoles d'accord établis avec le YRRTC et la Région de York ont été prolongés jusqu'au 31 mars 2011. Le 14 avril 2011, une entente cadre a été conclue avec le YRRTC et la Région de York. Celle-ci couvre les frais admissibles qui ont été et qui seront engagés pour construire la voie rapide pour autobus. Le protocole d'accord établi avec la Ville de Toronto et la CTT a été prolongé jusqu'au 31 mai 2011 et fait actuellement l'objet d'un examen par toutes les parties.

Dans le cadre de ces accords, des avances ont été versées à la Région de York et à la Commission de transport de Toronto afin de leur fournir un fonds de roulement totalisant 72 843 $ (47 421 $ en 2010) pour financer les projets de mise en valeur entrepris par la Région de York et la Commission de transport de Toronto au nom de Metrolinx. Les fonds avancés sont détenus dans un compte distinct et tout intérêt cumulé sera appliqué au projet.

Au 31 mars 2011, Metrolinx avait passé en charges environ 346,3 M$ (129,1 M$ en 2010) relativement à ces projets, y compris les montants suivants qui ont été avancés en prévision des coûts devant être engagés jusqu'au 30 juin 2011.

	2011	2010
	$	$
Région de York	**48 248**	22 732
Commission de transport de Toronto	**24 595**	24 689
	72 843	47 421

8. Bail à long terme

	Coût	Amortissement cumulé	2011 Valeur comptable nette	2010 Valeur comptable nette
	$	$	$	$
Bail, gare Union	**32 704**	**3 516**	**29 188**	29 515

9. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les variations des apports reportés afférents aux immobilisations pour l'exercice se présentent comme suit :

	2011	2010
	$	$
Solde au début	**3 083 736**	2 453 680
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province d'Ontario	**904 263**	739 919
Municipalités	**29 179**	24 409
Gouvernement du Canada	**24 605**	37 440
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**(220 607)**	(171 712)
Solde à la fin	**3 821 176**	3 083 736

Metrolinx a comptabilisé un manque de fonds dans le financement municipal lié à son programme d'immobilisations. La province a fourni un financement temporaire de 25 155 $ (50 868 $ en 2010) afin de combler l'insuffisance de fonds de l'exercice considéré. Le montant cumulé s'établit à 199 956 $. La province travaillera en collaboration avec ses partenaires municipaux pour trouver une solution à l'insuffisance de fonds.

10. Cotisations au régime de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la presque totalité de ses salariés permanents par l'entremise du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Le montant passé en charges au titre des cotisations au régime de retraite pour l'exercice clos le 31 mars 2011 s'élève à 9 409 $ (8 132 $ en 2010).

11. Prestations de retraite complémentaires à verser

GO Transit ayant été intégré à la province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à la province de corriger les écarts des prestations à verser aux salariés de GO Transit. En 1999, lorsque GO Transit a été transféré de la province à la Commission des services du Grand Toronto, les régimes provinciaux ont été gelés et un nouveau régime a été établi dans le cadre d'OMERS. Il a été convenu que GO Transit était responsable de l'obligation au titre du régime de retraite et, par conséquent, GO Transit a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1er avril 2010. La charge de l'exercice a été déterminée au moyen de la méthode des unités de crédit projetées au prorata des services, conformément au chapitre 3461 du *Manuel de l'ICCA*. Les charges du régime comptabilisées au cours de l'exercice s'élevaient à 3 485 $ (2 347 $ en 2010).

À des fins de comptabilisation des prestations complémentaires, Metrolinx a adopté une convention de comptabilisation des gains et des pertes qui excèdent l'amortissement minimal au cours de l'exercice

(ce qui correspond à la partie des gains et des pertes cumulés qui dépasse 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées, divisée par la durée résiduelle moyenne prévue des années de service).

11. Prestations de retraite complémentaires à verser (suite)

Les données concernant les prestations de retraite complémentaires à verser de Metrolinx se détaillent comme suit :

	2011	2010
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées	36 345	30 998
Juste valeur des actifs du régime	734	448
Situation de capitalisation – déficit du régime	35 611	30 550
Perte actuarielle nette non amortie	(9 147)	(7 269)
Passif au titre des prestations constituées	26 464	23 281

Le tableau suivant présente de l'information sur l'obligation au titre des prestations constituées.

	2011	2010
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées au début	30 998	17 486
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 009	776
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	1 991	1 605
Prestations versées	(315)	(237)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 662	11 368
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	36 345	30 998

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2011	2010
	$	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 009	776
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	1 991	1 605
Rendement réel des actifs du régime	(1)	(2)
Gain actuariel sur l'obligation	2 662	11 368
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs du régime	1	2
Écart entre l'amortissement du gain et le gain réel sur l'obligation pour l'exercice	(2 177)	(11 402)
	3 485	2 347

Les actifs du régime, par catégorie, se présentent comme suit :

	2011	2010
	%	%
Trésorerie investie	25	21
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	75	79
	100	100

11. Prestations de retraite complémentaires à verser (suite)

Le tableau suivant présente d'autres informations concernant le régime de prestations de Metrolinx.

	2011	2010
	$	$
Cotisations de l'employeur	600	300
Prestations versées	315	237

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des prestations de retraite complémentaires du régime de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation	5,75 % (6,25 % en 2010)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 % (3 % en 2010)
Taux d'inflation par année	2 % (2 % en 2010)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service	8 ans (10 ans en 2010)

12. Autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des régimes d'assurance-vie et de soins de santé postérieurs à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (« CSPAAT ») et des indemnités de départ des retraités. Le régime n'est pas capitalisé et exige des cotisations nominales des salariés. La presque totalité des salariés actifs à temps plein sont admissibles aux régimes d'assurance-vie et de soins de santé. Un nombre limité de salariés est admissible aux indemnités de départ.

La date d'évaluation des actifs du régime et des obligations au titre des prestations constituées est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs, aux fins de capitalisation, a eu lieu le 31 mars 2011. L'évaluation a été réalisée conformément aux normes de l'Institut canadien des actuaires. Les postes des états financiers découlant de l'évaluation se fondent sur le chapitre 3461 du *Manuel de l'ICCA*. Les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite comptabilisés au cours de l'exercice se chiffraient à 5 647 $ (5 129 $ en 2010).

À des fins de comptabilisation des avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite, Metrolinx a adopté une convention de comptabilisation des gains et des pertes qui excèdent l'amortissement minimal au cours de l'exercice (ce qui correspond à la partie des gains et des pertes cumulés qui dépasse 10 % de l'obligation au titre de prestations constituées, divisée par la durée résiduelle moyenne prévue des années de service).

Les données concernant les avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

	2011	2010
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées	**62 622**	49 391
Juste valeur des actifs du régime	**-**	-
Situation de capitalisation – déficit du régime	**62 622**	49 391
Perte actuarielle nette non amortie	**(16 991)**	(7 614)
Passif au titre des prestations constituées	**45 631**	41 777

12. Autres avantages sociaux futurs (suite)

Les données concernant l'obligation au titre des prestations constituées se présentent comme suit :

	2011	2010
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées au début	**49 391**	35 381
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**2 601**	2 471
Intérêt sur l'obligation au titre des prestations constitutées	**2 924**	2 794
Prestations versées	**(1 781)**	(1 951)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	**9 487**	10 696
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	**62 622**	49 391

Les données concernant les avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite se présentent comme suit :

	2011	2010
	$	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**2 601**	2 471
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 924**	2 794
Perte actuarielle sur l'obligation	**9 487**	10 696
Écart entre l'amortissement de la perte et la perte réelles pour l'exercice au titre de l'obligation	**(9 365)**	(10 832)
	5 647	5 129

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	5,8 % (6,20 % en 2010)
Taux d'actualisation pour les obligations de la CSPAAT	5,5 % (5 % en 2010)
Taux d'actualisation pour les indemnités de départ des retraités	4,6 % (5 % en 2010)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	14 ans (14 ans en 2010)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les obligations de la CSPAAT	10 ans (10 ans en 2010)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les indemnités de départ des retraités	9 ans (9 ans en 2010)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 % (3 % en 2010)
Taux d'inflation par année	2,25 % (2 % en 2010)
Taux tendanciel initial moyen pondéré des coûts des soins de santé	6,7 % (6,85 % en 2010)
Taux tendanciel final moyen pondéré des coûts des soins de santé	4,2 % (4,5 % en 2010)
Augmentation des prestations pour soins dentaires	4 % (4,5 % en 2010)

13. Actifs nets investis en immobilisations

	2011	2010
	$	$
Immobilisations	4 943 774	3 803 277
Dépôts sur terrain	2 665	56 485
Avances sur projets d'investissement	72 843	47 421
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations utilisés pour l'acquisition d'immobilisations	(3 821 176)	(3 083 736)
	1 198 107	823 447

14. Actifs nets grevés d'une affectation interne

Aux 31 mars 2011 et 2010, les actifs nets grevés d'une affectation interne s'établissaient comme suit :

	$
RDIFM	21 051
Obligation au titre de l'emploi	889
Maintien d'une autoassurance	2 013
Stabilisation	2 379
	26 332

L'établissement d'une réserve de restructuration pour les dépenses en immobilisations et de fonctionnement des municipalités (« RDIFM ») vise à soutenir le financement des dépenses importantes en immobilisations.

L'établissement d'une réserve d'obligation au titre de l'emploi vise à soutenir le financement général des obligations liées à l'emploi de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de maintien d'une autoassurance vise à soutenir le financement de toute demande relative à la tranche de maintien d'autoassurance du programme d'assurance de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de stabilisation vise à soutenir le financement des variations des budgets de fonctionnement et d'immobilisations de Metrolinx d'un exercice à l'autre.

15. Engagements

a) Les paiements minimaux au titre de contrats de location-exploitation pour les cinq prochaines années s'établissent comme suit :

	$
2012	11 284
2013	11 341
2014	5 570
2015	3 757
2016	2 502
Par la suite	1 882
	36 336

b) Metrolinx a également engagé un montant d'environ 2,6 G$ pour divers projets d'immobilisations et diverses acquisitions.

15. Engagements (suite)

c) La prestation d'une partie importante des services offerts par Metrolinx est assurée par des parties externes. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (« CN »), le Canadien Pacifique Limitée (« CP ») et Bombardier Inc., ainsi que par un certain nombre d'ententes de services de moindre importance. Metrolinx a conclu les ententes importantes suivantes, qui représentent un montant d'environ 112 000 $ par année :

i) Convention d'exploitation maîtresse avec le CN ayant pris fin le 31 mai 2010 et prorogée jusqu'à ce qu'une nouvelle entente soit conclue.

ii) Convention de navette avec le CP ayant pris fin le 31 décembre 2010 et prorogée jusqu'à ce qu'une nouvelle entente soit conclue.

iii) Contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2013.

iv) Contrat visant les équipages de train avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2013.

d) À la date de clôture, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 338 $ (2 098 $ en 2010).

16. Éventualités

Diverses poursuites ont été intentées contre Metrolinx pour des incidents survenus dans le cours normal de ses activités. La direction a étudié ces réclamations et a établi les provisions nécessaires. Dans les cas où l'issue d'un litige ne peut pour l'instant être déterminée, le règlement sera comptabilisé lorsque l'on déterminera que le litige fera probablement l'objet d'un règlement et que le montant de ce dernier peut être déterminé.

17. Opérations et soldes entre apparentés

Au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu les opérations suivantes avec des apparentés :

a) Le ministère des Transports de l'Ontario a facturé à Metrolinx un montant de 1 639 $ (4 602 $ en 2010) au cours de l'exercice en contrepartie de services rendus. Au 31 mars 2011, les créditeurs et charges à payer comprenaient un montant de 437 $ (551 $ en 2010) dû au ministère des Transports de l'Ontario.

b) Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2010, le ministère des Transports de l'Ontario a facturé à Metrolinx un montant de 1 188 $ pour la vente d'un terrain. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2011, le montant a été réduit de 3 $ afin de le ramener à la valeur comptable nette de cet actif entretenu par le ministère des Transports de l'Ontario au moment de la vente. Au 31 mars 2011, les débiteurs comprenaient un montant de 1 185 $ dû au ministère des Transports de l'Ontario à cet égard.

c) Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2011, Metrolinx a acquis un terrain du ministère des Transports de l'Ontario pour la somme de 2 $. Le transfert a été traité à titre d'apport de la province équivalant à la valeur comptable nette de cet actif entretenu par le Ministère, laquelle s'élevait à 2 006 $.

Les opérations dont il est fait mention à la note 17a) sont évaluées à la valeur d'échange, qui est le montant de la contrepartie établie et acceptée par les apparentés. Les apports d'immobilisations de la province sont comptabilisés à leur valeur comptable.

Les soldes exigibles de la province d'Ontario ou à verser à cette dernière sont présentés de manière distincte au bilan. Ces montants ne portent pas intérêt et ne sont assortis d'aucune modalité de remboursement particulière.

18. Garanties

Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx conclut des ententes qui satisfont à la définition de garantie.

a) Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx a conclu des conventions qui prévoient des indemnisations en faveur de tiers, comme des contrats d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission avec des conseillers et des consultants, des ententes d'impartition, des contrats de location, des conventions sur les technologies de l'information et des ententes de services. Ces conventions d'indemnisation pourraient obliger Metrolinx à dédommager les contreparties des pertes subies en raison du non-respect de déclarations faites et de règlements, ou en raison de poursuites judiciaires ou de sanctions prévues par la loi qu'elles pourraient subir en raison de l'opération. Les conditions de ces garanties ne sont pas expressément définies, et l'on ne peut effectuer d'estimation raisonnable du montant maximal d'un éventuel remboursement.

b) Une indemnisation a été accordée à tous les administrateurs et dirigeants de Metrolinx, notamment à l'égard de tous les coûts nécessaires au règlement des poursuites ou des actions en justice occasionnés par leur association avec Metrolinx, sous réserve de certaines restrictions. Metrolinx a souscrit une assurance de responsabilité civile pour les administrateurs et dirigeants, afin de réduire le coût d'éventuelles poursuites ou actions en justice. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée agit à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal éventuellement payable ne peut être raisonnablement estimé.

La nature de ces ententes d'indemnisation empêche Metrolinx d'effectuer une estimation raisonnable du risque maximal, en raison de la difficulté d'évaluer le montant de l'obligation résultant de l'imprévisibilité des événements futurs et de la couverture illimitée offerte aux contreparties.

Par le passé, Metrolinx n'a effectué aucun paiement important aux termes de ces ententes d'indemnisation ou d'ententes similaires et, par conséquent, aucun montant n'a été comptabilisé relativement à ces ententes.